

1.1. Introdução

O presente trabalho de investigação tem como finalidade elaborar um estudo centrado no tema **Estudos Geográficos do Porto da Praia**. Este trabalho responde a um dispositivo regulamentar do plano de estudo de complemento de Licenciatura em Geografia ministrado pelo Instituto Superior de Educação, como requisito parcial para a obtenção de grau académico de Licenciatura em Geografia.

Dada a importância de um porto para um país insular torna-se pertinente analisar alguns aspectos no que tange ao seu funcionamento, desenvolvimento e principalmente o papel que desempenha na mundialização da economia.

Entende-se por **porto** como sendo um local composto por uma ou várias bacias naturais (ou artificiais) nas quais as embarcações encontram uma área protegida afim de carregar ou descarregar mercadorias, de embarcar ou desembarcar passageiros, de realizar reparações e abastecer-se em víveres e combustíveis, com esta ideia facilmente se conclui que o papel principal de um porto reside, pois em ser, sobretudo, um local de ligação rápida na cadeia de transporte marítimo (fluvial ou lacustre) e transporte terrestre.

O trabalho encontra-se estruturado de seguinte forma: na nota introdutória fizemos um pequeno enquadramento do trabalho, traçamos os objectivos, levantamos hipótese, justificamos a pertinência dessa investigação e apresentamos metodologias.

Com este trabalho procuramos retratar uma actividade humana, a actividade portuária, concretamente o Porto da Praia, localizando-o, descrevendo as suas características físicas, técnicas, analisando a sua evolução (sucessivas transformações resultantes, sobretudo das decisões tomadas ao longo dos tempos), seus principais constrangimentos a importância que vem assumindo (no contexto da ilha de Santiago e do arquipélago de Cabo Verde em geral) e por último os cenários de desenvolvimento.

O porto da Praia é composto por uma imensa bacia natural com cerca de 600m de diâmetro. A partir da década de 70 o porto da Praia sofreu profundas alterações, que se basearam essencialmente na construção de novos cais acostáveis, no aproveitamento de espaços no retro terra (na base sul de Achada Grande frente, parte oriental da baía), na aquisição de novos equipamentos que dessem resposta ao incremento do tráfego internacional e inter ilhas.

1.2. Organização do trabalho

O trabalho se encontra organizado em oito capítulos:

- O primeiro capítulo fala sobre os aspectos teóricos do trabalho (organização do trabalho, fundamentação teórica, objectivos preconizados, hipótese em causa, justificativos da escolha do tema e da área geográfica em estudo, e por ultimo a metodologia utilizada)
- O segundo capítulo indica os aspectos locativos do porto da praia, sua localização em relação a ilha de Santiago e alguns portos do Oceano Atlântico.
- O capítulo terceiro descreve a evolução histórica do porto da Praia, das primeiras instalações até actualidade.
- O capítulo quarto incide sobre as características físicas do porto da Praia, sua morfologia, génese, microclima, ventos, marés e ondulações.
- O quinto capítulo aponta as características técnicas do porto, as infra-estruturas, os equipamentos, as condições de acessibilidade e os recursos humanos.
- O sexto capítulo versa os serviços que o porto oferece, a movimentação portuária e importância que o mesmo vem assumindo.
- O sétimo capítulo é dedicado as perspectivas de desenvolvimento do porto da Praia, isto é as suas possibilidades ou cenários de desenvolvimento, começando por apresentar os condicionalismos e as incertezas da previsão do tráfego portuário, depois uma análise sobre o cenário económico dos países da sub-região onde o porto se insere, também uma radiografia da situação económica do país, identificação dos principais constrangimentos do porto da praia, possíveis soluções, as possibilidades para a vertente turística (sector dos cruzeiros e do turismo náutico).
- O oitavo, portanto, o último capítulo é uma síntese das principais ideias apresentadas neste trabalho, com indicações das suas limitações, apontando algumas recomendações, deixando em aberto este tema para melhoramentos posteriores, levando em conta a dinâmica do porto da Praia.

1.3. Fundamentação Teórica

Na óptica da tradição geográfica que baseia a sua análise na forma como as sociedades humanas apropriam-se do espaço natural socializando-o, na perspectiva de o dominar para dar vazão às suas necessidades, pretendemos analisar a actividade portuária (concretamente o porto da praia), uma actividade humana muito importante pela sua especificidade, procuramos apreender como se processa essa actividade.

Do ponto de vista teórico, pretendemos alicerçar a análise na tradição da geografia humana, nomeadamente a formulada por Max Derruau, permitindo captar e surpreender as diferentes causalidades histórico-geográficas explicativas da dinâmica transformacional de um determinado espaço geográfico, no quadro de uma perspectiva histórica, por conseguinte, diacrónica.

De modo a encontrar melhor solução para o equilíbrio entre o crescimento populacional e os recursos disponíveis e consequentemente o desenvolvimento unificado do espaço humanizado, numerosos pensadores apresentam diversos fundamentos teóricos para a uma explicação. A realização deste trabalho será feita a luz de vários pressupostos teóricos.

Esses pressupostos teóricos servindo de base permitem melhor compreensão do tema em questão Vidal de la Blache, fundador da geografia possibilista, realçou o modo como o meio natural, com todas as variantes e eventualidade (vegetação, relevo, clima, etc.) proporciona ao homem uma gama de possibilidades que ele desenvolverá de acordo com as suas capacidades, criando assim o seu habitat. - “ Geografia 12º ano – via de ensino, Tema A – plátano Editora.”

Paul claval na sua obra «A Nova Geografia» defendeu a importância da organização do espaço em função da maximização do lucro, portanto uma Geografia Quantificada, que recorre a Matemática, ideia esta que se aplica a actividade portuária em busca da sua rentabilidade. Um outro pensador, Pierre George, na sua obra intitulada Geografia económica defende o papel de um porto eficaz no desenvolvimento de um centro urbano e o seu hinterland

1.4. Objectivos preconizados

O presente trabalho tem por finalidade analisar alguns aspectos Geográficos do porto da Praia, dando ênfase aos factores locativos, históricos, e económicos ligados a sua implantação, evolução e modernização. Neste âmbito procuramos responder as seguintes questões tipicamente geográficas:

- a) Onde se localiza o porto da Praia?
- b) Porque se localiza aí?
- c) Quais as consequências dessa localização?
- d) Que papel desempenha na economia da ilha de Santiago e do país em geral?
- e) Quais as suas perspectivas de desenvolvimento?

Portanto com este trabalho pretendemos verificar até que ponto os factores físicos e humanos se intercalam, dando origem a uma paisagem especial que é o porto da Praia, pelos vistos o mais movimentado do país na actualidade, principal porto no sistema portuário de Cabo Verde.

1.5. A hipótese em causa

A hipótese principal desse estudo gira a volta da importância que o porto da Praia vem assumindo ultimamente. Como se sabe, este porto se tornou o mais movimentado do país (porto principal no sistema portuário de Cabo Verde), fruto de profundas alterações iniciadas nos anos 70, retomadas nos anos 80 e posteriores que lhe permitiu elevar-se a categoria de porto de classe A, a par do porto grande no Mindelo (desde há muito o único porto de primeira do país). A construção dos cais acostáveis em forma de L e dois armazéns no espaço retro terra nos anos 70 e posteriores reconstruções nos anos 80 dotaram o porto de um «Lay-out» moderno adaptável, por um lado, a conjuntura internacional (incremento do comércio internacional), por outro lado, respondendo as necessidades do forte crescimento demográfico e comercial da cidade da Praia, capital do país, principal centro económico/ político, o mais populoso, o

maior pólo de migração interna, com efeito, o maior mercado consumidor do país. Sendo Cabo Verde um país que importa praticamente tudo, quase 70% dessa importação entra pelo porto da Praia, (tornando-se o porto principal no sistema portuário de Cabo Verde, por isso uma das principais fontes de receitas do país), onde a maior parte é consumida na ilha de Santiago, a restante é distribuída, a partir do porto da Praia, para as outras ilhas, principalmente, Maio, Fogo e Brava (sotavento), Sal e Boa vista (barlavento).

A importância que o porto da Praia assume na actualidade não se deve apenas a factores humanos (decisões políticas influenciadas por factores demográficos, económicos e históricos), mas também, pela conjugação de factores naturais, isto é, as suas características físicas (imensa baía natural, mar relativamente calmo, águas de profundidade razoável e condições estáveis do tempo, praticamente ano inteiro).

1.6. Justificação da escolha do porto da Praia para objecto de estudo

A escolha dessa área geográfica para objecto de estudo prende-se basicamente a dois motivos:

Primeiro, por ter nascido em Achada Grande frente, bairro da capital (onde a maior parte dos residentes vivem do porto, estivadores, pescadores e peixeiras), com a melhor vista panorâmica do porto (é possível ver a baía em toda a sua extensão), portanto, habituado a observar esta paisagem diariamente desde a infância, atraído pelo fascínio do porto, acabei por ser uma testemunha fiel da sua dinâmica, seu movimento diário, suas transformações ocorridas ao longo dos tempos.

Segundo justificativo reside no facto de ter estudado, no âmbito do Complemento de Licenciatura em Geografia, uma cadeira intitulada Planeamento Regional e Ordenamento de Território (P.R.O.T.), em que abordamos temas como: potencialidade de cada ilha, projectos de desenvolvimento sustentável, dinâmica dos portos, globalização, entre outros assuntos, que despertaram em mim um enorme interesse para realizar este trabalho.

1.7. Metodologia utilizada

Na realização deste trabalho utilizamos os métodos habituais em geografia:

- Observação «in loco», portanto no próprio lugar, o que nos facilita a localização da área em estudo, a descrição e análise dos elementos físicos e humanos da paisagem portuária.
- As fontes de apoio são informações provenientes, essencialmente, de três instituições, nomeadamente centro Nacional de Meteorologia e Geofísica (boletins meteorológicos), Enapor S.A. (empresa nacional de administração dos portos, documentos diversos), I.N.E. (instituto nacional de estatística, recenseamentos gerais da população, balança de pagamento), também da pesquisa pela Internet.
- Através da leitura exploratória destes e de outros documentos afins foi possível adquirir, tratar, e elaborar uma série de informações úteis sem os quais não seria possível a elaboração deste trabalho.
- O suporte cartográfico foi elaborado pela C.M.P. (Câmara Municipal da Praia), Enapor, e Ministério das infra-estruturas.
- Para consolidar este trabalho foram feitas entrevistas a dezenas de personalidades ligadas aos serviços Meteorológicos, Trabalhos Portuários, designadamente alguns responsáveis da Enapor, Estivadores, Agentes aduaneiros, Armadores, Pescadores, peixeiras, Empresários, e Utentes.

CAPÍTULO II

LOCALIZAÇÃO DO PORTO DA PRAIA

2- Localização do Porto da Praia

2.1. Localização Relativa do Porto da Praia

No extremo sul da ilha de Santiago, situa-se a Cidade da Praia (capital do país), onde fica o Porto com o mesmo nome. O sítio da cidade está assente sobre um pequeno planalto (Plateau) separado pelos vales largos da Ribeiras da Várzea da Companhia e da Praia Negra. Na praia do mar, a Ocidente do Plateau encontra-se as antigas instalações portuárias (actualmente onde funciona o departamento da Polícia Marítima) na praia de Gamboa, e a Oriente na Praia Negra caminhando um quilómetro aproximadamente em direcção a Ponta de Visconde (Praia de Mulher Branca), base sul de Achada Grande, podemos então observar “in loco” o novo Porto da Praia com as suas modernas instalações.



A posição centralizada de Cabo Verde, no Atlântico médio entre a África, a Europa e as Américas confere-lhe uma vantagem «sui generis», uma escala quase obrigatório das principais rotas marítimas de e para o Atlântico Sul. Esta situação é usufruída pelo país desde o início da expansão marítima europeia.

CAPÍTULO III

**EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO PORTO DA PRAIA NO CONTEXTO
DA ILHA DE ILHA DE SANTIAGO E DO ARQUIPÉLAGO**

3 - Evolução Histórica do porto da Praia no contexto da Ilha de Santiago e do Arquipélago.

Para uma melhor compreensão dos aspectos evolutivos do porto consideramos importante fazer uma referência ao passado do arquipélago (descobrimento e colonização). O porto da Praia serve a maior ilha do arquipélago (Santiago), por isso, essa abordagem vai ter, evidentemente, maior incidência sobre a dita ilha. O arquipélago de Cabo Verde, constituído por ilhas dispersas em pleno oceano atlântico, permaneceu desconhecido e despovoado, até que por volta dos meados do século XV altura da sua descoberta pelos portugueses. A partir de então foi incorporado no património daquele povo e permaneceu colonizado até 5 de Julho de 1975 (data de independência).

As ilhas Orientais do arquipélago (Sal, Boa Vista e Maio), Santiago e Fogo, segundo a documentação oficial foram descobertas por Diogo Gomes e António de Noli, por volta de 1460, no entanto, até agora não existe um consenso no que diz respeito a data e os descobridores. Quanto às ilhas Ocidentais (as restantes) foram descobertas por Diogo Afonso no inverno de 1461, porém há quem afirma que as ilhas do arquipélago já eram conhecidas por povos africanos que viviam no litoral e que por qualquer casualidade apartaram nas ilhas, possivelmente os Ialofos, Sereres e Lebus. No vasto oceano atlântico, pouco conhecido na época, os portugueses, tendo encontrado as ilhas, sentiram logo a necessidade de ocupá-las a fim de dar continuidade a sua expansão marítima e consequentemente desenvolver os circuitos mercantis.

De todas as ilhas do arquipélago, a ilha de Santiago era a que oferecia melhores condições de ocupação, daí que a colonização tivesse início na referida ilha. A ilha de Santiago foi dividida em duas capitánias: Ribeira Grande (actual Cidade Velha) mais a Sul e Alcatraz mais a Norte. Poucos anos depois foi colonizada, as restantes ilhas só foram ocupadas mais tarde (séculos XVII e XVIII), os portugueses estavam mais preocupados com as ilhas que ofereciam melhores potencialidades agrícolas.

O povoamento fez-se com elementos variados tais como: negros oriundos da Costa da Guiné e brancos vindos da metrópole. Estes elementos tiveram que se adaptar ao novo ambiente bastante diferente dos seus. Várias são as dificuldades que marcaram a vida desses povos nossos antepassados; Nas ditas capitánias quem governavam eram os capitães donatários que detinham elevados poderes sobre a população, eram portanto,

uma espécie de senhores feudais que geriam as referidas capitánias. Foram concedidos privilégios especiais para atrair os moradores (um dos quais o de comercializar livremente na costa da Guiné), uma vez que o arquipélago fica distante da metrópole, não possuindo riquezas minerais significativas, e a tentativa de introduzir plantas europeias foi um autêntico fracasso. Perante este quadro desolador, com os privilégios conseguidos, houve um grande fluxo de moradores. Na grande ilha de Santiago fundou-se a primeira cidade portuguesa nos trópicos (a Ribeira Grande em 1580) cujos habitantes, estimulados pelos privilégios, lançaram com grande êxito nas actividades lucrativas da época: O resgate de escravos, o que provocou um dos maiores movimentos populacionais forçados que a história conheceu. A cidade da Ribeira Grande chegou a ser muito famosa e rica, no entanto, indefesa e abandonada foi vítima de cobiças que geraram assaltos de piratas e corsários seguidos de ataques violentos.

Por volta de 1515 os arredores do Porto da Praia já tinham sido povoados. A primeira povoação da Praia de Santa Maria formou-se com elementos das duas capitánias sendo a maior parte pertencente a capitania do Alcatraz. O abandono desta capitania realizou-se nessa época, pouco a pouco os seus moradores passaram para a Praia de Santa Maria, atraídos por seu amplo Porto e a sua crescente importância. Por volta de 1662, reconhecidas as insuficiências da Ribeira Grande em virtude dos frequentes ataques de piratas, e a falta de condições do seu Porto e ainda a sua insalubridade, decidiu-se mudar a sede administrativa para a Praia de Santa Maria, já vila naquela época. Até então a vila de Santa Maria não tinha assim grande importância apesar de ter um Porto maior e mais limpo do que o da Ribeira Grande. Com a mudança da sede administrativa, instalaram-se na vila da Praia o governador, o Bispo, o funcionalismo e os comerciantes. A partir de então, construíram-se fortificações a volta do Porto, com objectivo de proteger a população. O Porto da Praia começou a ganhar paulatinamente importância tornando-se escala obrigatória para a navegação entre as ilhas e a costa da Guiné. Nesta circunstância os comerciantes ficaram proibidos de fazer despacho das suas mercadorias no Porto da Ribeira Grande sob pena de pagamento de avultadas multas, somente tinham que despachar as suas mercadorias no Porto da Praia, deste modo, o Porto conheceu um franco progresso, tornando-se mais movimentado, passando a receber maior número de navios e consequentemente maior tonelagem de

mercadorias, daí a necessidade de construir as instalações da alfândega e capitania marítima.

Nos princípios do século XVIII já se pensava transferir a capital da província para a vila da Praia. Porém, decorrido um século e meio mais tarde El Rei Pedro V determinou mudar-lhe o nome de vila para a Cidade da Praia pelo decreto-lei 29 de Abril de 1858. Entretanto foi designado Capital da Província (função exercida pela Ribeira Grande desde 1580), deu-se início a urbanização. Antes da vila ter passado a cidade capital da Província, houve um projecto que visava a construção de um cais no ano 1845 (o desembarcadouro construído na Praia Negra antes desse período ficou muito danificado com o passar de tempo), que facilitasse a comunicação entre os navios e a terra e vice-versa. Contudo a obra só foi realizada mais tarde, em 1858. Construiu-se um cais e duas estradas que ligam o cais a alfândega e ao Plateau. Este cais não era muito seguro, tinha um limitado quebra-mar, formando uma pequena bacia de resguardo. O acesso ao cais tornou-se cada vez mais difícil por causa das vagas que se fazem sentir nesta parte do litoral (o referido cais teve o nome de S. Januário localizando-se na base sul do Plateau). Apesar dos cuidados não se evitavam os frequentes sinistros que se ocorriam nesse cais, o que provocava incalculáveis prejuízos para o comércio. Faziam-se grandes despesas com as frequentes reparações que o dito cais exigia (actualmente grande parte deste cais se encontra coberta pela estrada que liga o novo aeroporto). Com tanto transtorno, ainda se juntava o risco que as pessoas enfrentavam ao fazer embarque e desembarque naquelas condições.

Com a descrição da situação que se vivia no porto facilmente se pode concluir que havia necessidade de construir um novo cais que permitisse uma rápida ligação entre os navios ancorados na baía e a terra. Neste âmbito, elaborou-se um projecto que visava a construção de uma ponte cais com maior dimensão. O projecto foi aprovado, logo, começaram os trabalhos preliminares, a obra foi executada em dois anos (1878 a 1880) e inaugurada em meados de Agosto de 1880, recebendo o nome do navegador português Infante D. Henrique.

A ponte cais construída entrava pelo mar numa extensão de 120 metros, contados da linha exterior a encontro da terra (ligada a alfândega). A ponte tinha cerca de 6 metros da linha de água, o que permitia um acesso fácil e seguro em todos os marés. No extremo da plataforma havia duas bacias de resguardo fora da rebentação do

mar. A cada uma das bacias de resguardo corresponde uma escadaria solidamente construída. No ano seguinte foi construído um farol (Maria Pia) na Ponta Temerosa a fim de facilitar a entrada nocturna no porto.

No final do século XIX até aos princípios da década de setenta do século XX a operação portuária processava-se em moldes primitivos: os navios ficavam ancorados ao largo na baía, esperando as lanchas que iam levar ou receber cargas e passageiros. A operação de carga e descarga na ponte era assegurada por um guindaste. No final da década de 60 do século XX, a ponte cais Infante D. Henrique já estava praticamente inactiva, o tempo e a natureza não perdoaram a dita obra, a ponte ficou mais rasa, tornando difícil o acesso na baixa maré, além disso já se apresentava em estado avançado de degradação. Então foi construída uma outra ponte provisória (1973), próxima da anterior com maior comprimento e profundidade, mesmo assim o Porto não satisfazia as necessidades locais do comércio e outras actividades ligadas a vida portuária.

Em 1962, o governo colonial português formou um organismo público, Junta Autónoma dos Portos do Arquipélago por força do diploma legislativo Ministerial nº 11 de Setembro, in B.O. nº 35/62, com funções oficiais, dotado de personalidade jurídica, com autonomia administrativa e financeira que tinha a seu cargo a construção, a conservação e a exploração dos Portos de Cabo Verde, exercendo sobre eles a sua administração. O aludido organismo, com sede na Cidade de Mindelo, ilha de S. Vicente, onde se encontravam os serviços centrais, tinha delegações em quaisquer outros Portos da província, nasceu devido a necessidade de se organizar e reestruturar um sector com funções específicas.

Com a criação da JAPA elaborou-se um projecto ambicioso, nos finais da década de 60, que visaria a construção de novas instalações portuárias noutro lado da baía, na base da vertente sul da Achada Grande, esta foi a melhor escolha possível para a localização duma obra de grande importância para a economia da ilha de Santiago e Cabo Verde em geral. A obra foi iniciada antes da independência, faziam parte dois cais ligados entre si, tomando a forma da letra L, dois grandes armazéns no espaço da retro-terra, uma estrada que ligaria estas instalações a cidade. Com as novas infra-estruturas criadas os barcos passaram a fazer operação de carga e descarga, embarque e desembarque directamente nos cais evitando-se todo o incómodo das lanchas. Passados

os primeiros cinco anos as infra-estruturas entraram em ruínas, o problema deveu-se a uma má concepção dos caixões do concreto armado, agravado por danificação posterior ocorrida nos trabalhos de montagem. Coube ao governo de Cabo Verde recuperar e desenvolver o complexo do porto da Praia. Assim foi criada a ENAPOR, E.P. (Empresa Nacional de Administração dos Portos) em 01 de Setembro de 1982 através do decreto-lei 58/82 tendo substituído a JAPA (Junta Autónoma dos Portos do arquipélago). Porém, a 4 de Junho de 2001, pelo decreto regulamentar nº 4/01, foi transformada numa sociedade anónima, de capitais públicos. São órgãos sociais da ENAPOR, S.A., Assembleia-geral (um membro delegado do Governo), o conselho de administração (um presidente, um administrador executivo e um administrador não executivo) e o conselho fiscal (um presidente e dois vogais). A ENAPOR, S.A., encontra-se localizada em todas as ilhas habitadas do arquipélago, tem a sua sede na Cidade do Mindelo, ilha de S. Vicente. A empresa assume em regime de exclusividade o duplo papel de autoridade e operador portuário. Como autoridade portuário tem a responsabilidade de supervisionar o domínio portuário, controlar e fiscalizar o uso de todas as infra-estruturas portuárias. Enquanto operador portuário é o responsável pela exploração económica e comercial de todos os portos do país prestando todos os serviços aos navios e às mercadorias

Prestando alguns serviços complementares. Após a criação da ENAPOR ao longo dos tempos, houve um salto qualitativo que se deu por uma transformação e modernização tanto sobre o aspecto orográfico quanto da qualidade de prestação de serviços. À data da transformação de serviços públicos em empresas públicas existiam apenas os seguintes Portos acostáveis de longo curso (S. Vicente), Porto Novo (Santo Antão), Vale dos Cavaleiros (Fogo) em ruína, e o Porto da Praia em condições precárias. Os restantes Portos não passavam de desembarcadouros onde se operavam com o primitivismo inerente às condições terrenas, com ausência total de apoios mecânicos. Contava-se apenas com o rudimentar auxílio das lanchas a remos e paus de carga que operavam em função das condições do mar e do tempo, aliados ao esforço físico dos catraeiros e dos estivadores de terra, sujeitando-se obviamente, a mercadoria de trasfega às inúmeras quebras ou prejuízos materiais, muitas vezes irrecuperáveis. Reconstruído em 1987 o porto da Praia sofreu desde então várias transformações, pelos vistos terá que sofrer ainda mais transformações em virtude da sua dinâmica.

CAPÍTULO IV
CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DO PORTO DA PRAIA

4. Características físicas do porto da Praia

4.1. Morfologia e génese do porto

O porto da Praia é composto por uma imensa baía natural em forma de círculo, com cerca de 600m de diâmetro (da ponta Temerosa á ponta Visconde). Segundo o professor Ilídio do Amaral, o porto teve uma génese muito complexa, associada a movimentos tectónicos que terão desnivelado os segmentos das achadas bem como o ilhéu de Santa Maria (situada na baía).

Ultrapassando os dois vales largos (da Praia Negra e da Várzea) que separam o plateau (30 a 35 metros de altitude) onde está assente o sítio da cidade, depara-se com dois grandes planaltos (as achadas):

Do lado ocidental a Achada Santo António-Palmarejo (altitude entre 40 e 50 metros). Do lado Oriental Achada grande (altitude entre 60 e 70 metros) sobre a qual estão instalados os aeroportos velho e novo, instalações fabris, armazéns e casarios do bairro de achada grande Frente e Trás.

4.2. Quadro climático de Cabo Verde (breve referência)

A latitude de Cabo Verde coloca-o numa zona climática, que se caracteriza pela aridez e pela seca, designada por **Sahel**, numa faixa de transição entre o clima desértico quente (**Sahara**) e os climas húmidos tropicais. A zona do Sahel apresenta algumas particularidades climáticas, duas estações muito contrastadas, sendo a da seca muito longa, a precipitação total anual é reduzida e muito irregular, as secas são muito frequentes, o que condiciona sertãs actividades, nomeadamente agricultura e criação de gado. Fazendo parte desta zona, o arquipélago de cabo verde apresenta características climáticas similares. O clima é tropical seco, com tendência para o semi-árido, apesar da sua localização oceânica. O clima de cabo verde apresenta uma estação seca de nove meses (Novembro a Julho). As chuvas são irregulares e concentram-se na época mais quente (Agosto, Setembro e Outubro). Esta alternância das estações (seca e húmida) explica-se pelas oscilações da convergência inter tropical. No que diz respeito ao regime térmico, as temperaturas medias mensais são superiores a 20°C, as amplitudes térmicas

diurnas e anuais são reactivamente baixas quando comparadas com outros climas do Sahel, a localização em pleno oceano, a corrente fria das Canárias são factores que suavizam as temperaturas do arquipélago.

4.3. Microclima da área do porto

A ilha de Santiago apresenta vários andares micro climáticos em função do factor relevo (altitude) e a exposição aos Ventos Alísios que criam condições favoráveis a uma diferenciação micro climática por andares (do árido ao húmido). O Porto da Praia integra-se no andar árido (inferior a 100m). Do nível do mar até as achadas litorais a secura é uma constante, pode-se comprovar este aspecto observando a superfície das achadas que se encontra despida de vegetação durante quase todo o ano, com excepção da curta estação pluvial em que podem surgir algumas espécies vegetais, por exemplo as “Bardo legas”, no entanto, no fundo dos vales a vegetação marca sempre a sua presença com alguns arbustos de tipo espinhoso. É de realçar também a proliferação das acácias americanas (que se adaptaram muito bem neste ambiente) nas vertentes das achadas. Nesta área o valor médio da temperatura ronda os 24° C, a amplitude térmica anual é muito fraca. Normalmente chove nos meses de Julho, Agosto, Setembro e Outubro, porém, com uma distribuição extremamente irregular de ano para ano, a média anual ronda os 270 mm.

Quadro Termopluviométrico da Cidade da Praia (lat. = 14° 54’N, Alt. = 27m)

Mês	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Tc°	22.3	22.1	22.8	23.3	24.0	24.8	25.3	26.1	26.7	26.3	25.3	23.3
Pmm	2	2	0	0	0	0	8	45	105	58	30	10

Quadro nº1

Fonte: Centro Nacional de Meteorologia e Geofísica

4.4.Ventos, Marés e Ondulações

Em resultado de uma longa observação do mar feita por mim posso afirmar que as águas são relativamente calmas, uma vez que as cristas das ondas mais altas são quase paralelas a linha da costa. Este aspecto pode prestar uma certa segurança a navegação, tanto para as pequenas, médias como grandes embarcações, contudo, é de salientar uma certa agitação marítima (calema) que se faz sentir na área do porto principalmente sobre os molhes acostáveis durante a época das chuvas. Para explicar essa agitação marítima convém, fazer referência aos ventos que assolam o arquipélago durante quase todo o ano, o vento alisado do nordeste, centrado nas altas pressões dos Açores sopra em direcção a sudoeste, é um vento fresco, pouco húmido apesar do percurso sobre o oceano, pois, sofre influência da corrente fria das Canárias.

Nos meses de Dezembro, Janeiro e Fevereiro, o arquipélago sofre influência dos ventos que nascem no deserto de Sahara “o Harmatan” ou Lestada, quando passa no arquipélago o tempo torna-se quente e seco, traz grande quantidade de poeiras em suspensão “Bruma seca”, afectando muito a visibilidade tanto para a navegação aérea como marítima. Durante a curta estação pluvial, o tempo torna-se instável no arquipélago em consequência da passagem da convergência inter tropical. O vento dominante nesta época é o vento do Sudeste (monção do Atlântico Sul) que provoca alterações na direcção das ondas e por fim o mar torna-se agitado, o que dificulta as operações de carga e descarga dentro do Porto.

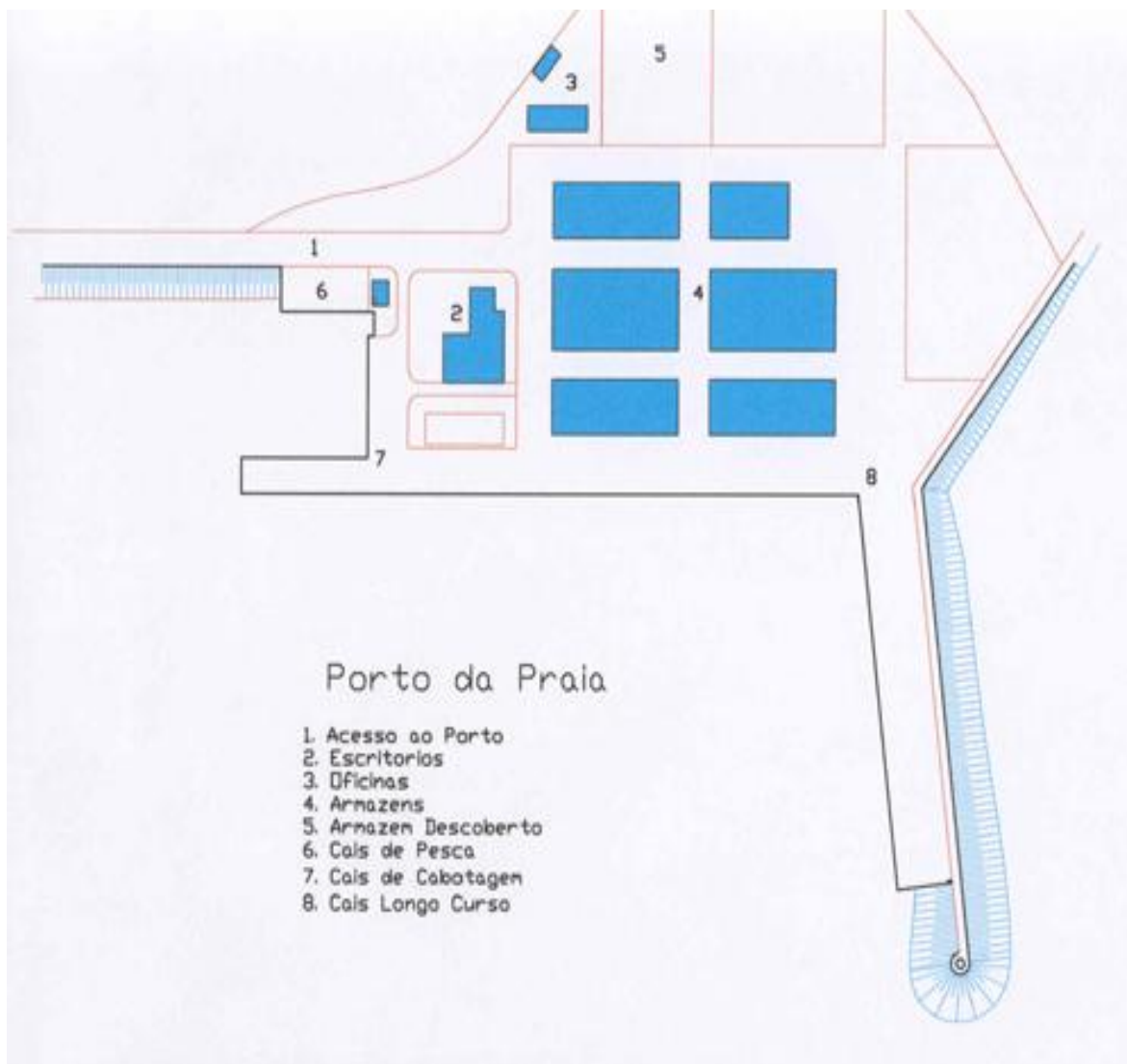
Em relação as marés, sabe-se que elas são oscilações periódicas do nível do mar, sabe-se que elas resultam da atracção conjunta da Lua e do Sol, porém, atendendo a sua proximidade da terra, a Lua exerce uma atracção cerca de 2.2 vezes superior a do Sol apesar de a massa deste ser muito maior. Nota-se que, não obstante o piso dos cais estiver acerca de 3.30 metros do nível médio da água do mar, normalmente tem-se observado no “maré grafo” a diferença máxima de um metro entre a maré-alta e maré baixa, contudo, quando o mar está mais agitado as ondas de maior amplitude conseguem varrer o prolongamento do cais n.º 2, o que dificulta as operações naquela área.

CAPÍTULO V

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

5 - Características Técnicas

O porto da Praia dispõe de um «Lay-out» moderno concebido para transitar um volume de carga superior a um milhão de toneladas por ano



Desenho Esquemático do Porto da Praia (1990)

NB – Este esquema não contempla as alterações efectuadas em 2002, aquando das ampliações dos cais de cabotagem e de pesca (fruto da cooperação Cabo Verde-Japão)

5.1. Infra-estruturas marítimas

O porto apresenta cinco cais acostáveis em forma de «double» L, totalizando 690m, a profundidade varia entre -3 e -9m. Possui um cais de pesca com 55m de comprimento, 24.5m de largura, e 3m de profundidade (cais nº5)

Número e dimensão dos cais acostáveis

Quadro nº2

Designação	Comprimento (m)	Largura (m)	Cota de fundação (m)	Estrutura
Quebra-mar	300	-	0 a -14	Enrocamento
Cais nº1	218	30	-9.5	Blocos de Betão
Cais nº2	314	30	-7.5	Blocos de Betão
Cais nº3	80	19.5	-5.0	Blocos de Betão
Cais nº4	80	19.5	-5.0	Blocos de Betão
Cais nº5	55	24.5	-3.0	Blocos de Betão

Fonte: Enapor

- Características das unidades flutuantes

O Porto dispõe, neste momento, de apenas um rebocador (R/M Atlântico) cuja função principal a atracagem dos barcos, sobretudo as de maiores dimensões. Ele tem as seguintes características:

- Comprimento – 28.12 metros
- Boca – 7.03 metros
- Pontal – 3.50 metros
- Motores – 2. X 300 HP

Esta unidade flutuante está equipada com três canhões, 6 bocas de 4 polegadas, 23 bocas de 2 e 5 polegadas para o combate ao incêndio.

5.2. Infra-estruturas terrestres

O porto é composto por quatro armazéns cobertos, ocupando uma superfície de 8700 metros quadrados, o que agudiza a exiguidade do espaço. Com três recintos, um descoberto onde se faz armazenagem de cargas diversas (atados de ferro, atados de madeira etc.) e outro onde se faz armazenagem e ensacamento de cereal (os silos da ex-EMPA). Possui um recinto onde se faz armazenagem e ensacamento de cimentos (cimentos de Cabo Verde). O Porto dispõe ainda de vários edifícios administrativo da ENAPOR e do serviço aduaneiro da Praia, tem ainda uma oficina e um parque de equipamentos rolantes, ainda tem um terminal de passageiros com 146m de comprimento.

5.3. Equipamentos portuários

O porto dispõe de:

- Quatro gruas com a capacidade entre 15 e 30 toneladas
- 1 Reach Stacker com capacidade entre 25 e 40 toneladas
- 5 Tractores de 3630 Kit
- 25 Atrelados com capacidade entre 5 e 60 toneladas

5.4. Acesso ao porto

5.4.1. Acessibilidade marítima

O acesso ao porto não representa limitações para as dimensões dos navios que o Porto pode receber, pois a bacia de manobra tem cerca de 600 m de diâmetro, o problema maior relaciona-se com a sedimentação de lodos e detritos, necessita-se urgentemente de uma dragagem.

Limitações de calado e comprimento na acostagem dos navios:

- Cais nº 1: navios com máximo de 9.5 m de calado e 180 m de comprimento (cais de longo curso)
- Cais nº 2: navios até 7/8 m de calado e 290 m de comprimento (cais de cabotagem)
- Cais nº 3: navios até 3/5 m de calado e 60 m de comprimento
- Cais nº 4: navios até 5 m de calado e 60 m de comprimento
- Cais nº 5: navios até 3 m de calado e 40 m de comprimento (cais de pesca)

NB – os cais nºs 2 e 3 são mais utilizados para tráfego de passageiros inter-ilhas.

5.4.2. Acessibilidade terrestre

O acesso rodoviário principal ao Porto processa-se através de uma marginal, com características de via rápida, que garante bons níveis de circulação e ligação à rede viária estruturante da Cidade da Praia, principalmente a estrada que liga o novo aeroporto. Existe uma outra via (secundária) que liga o Porto à Achada Grande. Porém, em condições precárias, por isso pouco utilizado.

O único ponto de estrangulamento à circulação localiza-se na zona de entrada no Porto comercial, devido a presença do Porto de pesca e aos conflitos gerados pela sobreposição de tráfegos. O tráfego médio diário ronda os 1000 veículos por dia:

- 188 Veículos pesados
- 364 Veículos ligeiros
- 480 Carrinhas de caixa aberta

NB – dados de 2005

5.5. Faróis existentes no porto

No extremo Sul do cais número 1 (cais de longo curso), há um farol com alcance de 8 milhas (luz vermelha)

No extremo da Ponta Temerosa há também um outro farol (Maria Pia) mais antigo e com maior alcance 15 milhas (luz branca).

No extremo do cais nº2 (ampliado) existe mais um farol com alcance de 5 milhas (luz laranja), o único a funcionar (Set. /2007)

5.6. Recursos humanos

5.6.1. Mão-de-obra

O Porto da Praia, sendo o Porto mais movimentado do país, emprega cerca de 50% do total dos trabalhadores da ENAPOR, S.A. A referida empresa herdou da ex-JAPA alguns conceitos, métodos de trabalho, algumas estruturas organizativas e alguma cultura que ainda convivem com novas ideias, orientações da moderna gestão portuária, nem sempre de forma pacífica. A empresa é aberta, está analisando, discutindo e assumindo claramente a ruptura rumo a modernidade, muito embora, conserve o que é válido do seu passado, pois da ex-JAPA transitaram pessoas com a sua experiência, capacidade profissional, postura pessoal, e suas motivações que podem influenciar positivamente o actual sistema. Contudo, é necessário uma transformação que terá por base a mudança de mentalidade e comportamentos profissionais, pressupondo a adaptação das pessoas aos novos tempos, novos desafios e novos objectivos. A empresa está apostando no reforço da capacidade de gestão e organização, modernização dos sistemas de informação de gestão, automatização dos procedimentos administrativos, o reforço e aumento da qualificação dos recursos humanos.

A partir do ano 2000 implementou-se um programa de formação (nas áreas de higiene, combate ao incêndio, técnicas de estiva...) com um custo superior a 20000 contos que abrange um conjunto de todas as estruturas e o universo global dos trabalhadores. Existem outros projectos, a nível de segurança da ENAPOR com forte componente de formação que ultrapassam os 30000 contos, em implementação com maior incidência nos portos da Praia, Mindelo e Palmeiras, com apoio do ISECMAR.

Em relação a tecnologia de informação, a ENAPOR investiu mais de 40000 contos, de 1995 a esta data, comprando cerca de 137 computadores (PC e note books), 67 impressoras e 3 scanner. É de salientar que a maior parte desse material se encontra no Porto da Praia e do Mindelo.

A utilização de computadores em geral tem vindo a evoluir no sentido de proporcionar novas perspectivas que não restringem os aspectos técnicos de manipulação de grandes quantidades de dados, ou a exploração das vantagens abertas a comunidade científica pela rede Internet.

5.7. Eficácia do porto da Praia

É um porto polivalente (multi-purpose), por isso nele operam todo tipo de navios desde pequenos cargueiros de tráfego inter-ilhas até navios internacionais de passageiros, passando por porta-contentores, graneleiros (para granéis líquidos e sólidos) e line-cruisers.

Produtividade

a) Carga Geral

Barcos em fila de espera são um fenómeno habitual no Porto. Muitos barcos passam mais tempo atracados do que em serviço (o tempo de serviço representa 33% do tempo de ocupação do cais), claro que este pormenor não contribui muito para a performance do Porto.

O que explica esta situação é o sistema de trabalho de estiva, em particular, a ausência de trabalho por turno e o tipo de pagamento (pagamento por hora de trabalhado).

Em relação ao tempo de serviço, a produtividade é muito baixa em virtude:

- Das características das infra-estruturas e do Lay out do Porto.

Do sistema de pagamento de estiva por tempo trabalhado (de preferência horas extras).

- Do inadequado parque de equipamento.
- Da exagerada utilização de paus de carga/gruas dos navios nas operações e carga/descarga.

b) Contentores:

O tempo que o navio opera no cais é bastante inferior em relação ao tempo médio que o navio permanece atracado. Se melhorar essa diferença, haverá uma melhoria significativa do aumento da capacidade portuária. Apesar do Lay out não ser o mais adequado, a produtividade por terno de estiva é considerável aceitável, claro, para um terminal polivalente. O pagamento da estiva, neste tipo de tráfego baseia-se na produtividade por contentor (descarregado-carregado).

c) Granel Sólido:

É possível diferenciar dois tipos de descarga:

- A descarga de cereal por intermédio de garras e gruas directamente para os camiões.
- A descarga de cimento por intermédio de equipamentos que passa o cimento dos porões para os silos de cimento localizados dentro do Porto.

d) Granel Líquido:

O tempo que o navio opera no cais e o tempo que o navio permanece atracado é quase igual, ou seja o tempo morto dos navios é praticamente nulo, este facto explica-se do seguinte modo:

Esta operação não depende de terceiros, é assegurada quase exclusivamente pelo armador/carregador.

Em relação ao tempo médio de espera, há necessidade de distinguir o tráfego de combustível de longo curso e doméstico:

- Embarcações pequenas asseguram o tráfego doméstico, operando nos cais nº 1 e nº 2, passando menos tempos a espera da disponibilidade.
- Os navios de longo curso só podem operar no cais nº 1 e quando este se encontra livre, por isso o tempo de espera é relativamente maior.

e) Tráfego inter-ilhas:

Os navios de cabotagem passam muito tempo no cais (o tempo morto é bastante elevado). Em relação a produtividade, por tempo de serviço, pode-se afirmar que é três vezes superior ao tempo de ocupação, apesar disso, a produtividade média é a mais baixa de todos os tráfegos (14.5 toneladas/horas), pois o tráfego inter-ilhas apresenta algumas particularidades:

- A ausência de transitários
- Variedade de carregadores e consignatários
- Variedade da carga transportada
- Pequena quantidade de carga por navio

CAPÍTULO VI
O PORTO DA PRAIA NO QUADRO NACIONAL

6- O Porto da Praia no Quadro Nacional

6.1. Tipos de Serviços

O Porto da Praia oferece uma série de serviços, dentre eles destaca as seguintes:

- Armazenagem de cargas fraccionadas, veículos, contentores, cimento e cereal;
- Entrega/recepção de mercadorias;
- Despacho aduaneiros de mercadorias;
- Embarque/desembarque de passageiros;
- Ensacamento de cereais e cimento;
- Reparação e manutenção de equipamentos;
- Armazenagem de combustível (numa zona adjacente ao perímetro operacional portuário);
- Gestão e administração;

Contudo, a actividade principal desenvolvida no porto da Praia tal como noutros portos comerciais, é a operação de carga e descarga de navios. Numa área adjacente ao porto comercial funciona o Porto de pesca, porém, fora da jurisdição da ENAPOR S.A.

Este porto sofreu uma grande reestruturação designadamente a ampliação do cais de descarga de pescado, em virtude da insuficiência do antigo cais de pesca face á procura verificada. As descargas de pescado são efectuadas não só pelos navios locais, como também por outros de outras ilhas, principalmente S. Vicente. Onde há maior número de frota pesqueira e consequentemente uma maior quantidade de captura. Esta afluência de navios de outras ilhas no Porto de pesca da Praia, justifica-se pelo facto do mercado praiense ser o mais atractivo, pois, a cidade da Praia é capital do país, tem maior número de consumidor, maior poder de compra de todo o arquipélago de Cabo Verde.

O porto de pesca da Praia dispõe de um entreposto frigorífico (também foi ampliado, fruto da cooperação Cabo Verde – Japão), onde não só se conserva o pescado local como também vindo de outras ilhas. O Porto ainda dispõe de uma fábrica de gelo (que também foi ampliado, fruto da mesma cooperação) Estas infra-estruturas são de capital importância para os pescadores e armadores, permitindo-lhes uma maior segurança na conserva de pescados.

Em relação a recepção de cruzeiros, ainda o Porto não se dispõe de infra-estruturas específicas para apoiar esta actividade, por isso mesmo ela é pouco expressiva (em 2002 realizavam-se apenas nove escalas). A maior parte dos “line-curisers” escalam o Porto Grande no Mindelo onde há melhores condições para o efeito.

6.2. Movimento Portuário

O porto da Praia é actualmente o mais movimentado do país (67,2% do total nacional na recepção/expedição de tráfegos internacionais, detendo 38,4% do tráfego total e cabotagem) superando o Porto Grande no Mindelo desde meados da década de noventa do século passado. Esta supremacia resultou da conjugação de vários factores:

- Crescente aumento populacional na capital (crescimento natural muito forte e êxodo rural alarmante).
- Próspera actividade comercial (principais empresas comerciais do país).
- Maior centro consumidor do país (centro urbano mais populoso do país, situa-se na maior e mais populosa ilha de Cabo Verde).
- Maior poder de compra da população (grande diversidade de emprego).

6.2.1. Movimentos de Mercadorias

De 1990 a 2005 o Porto teve um aumento de 393 mil toneladas, passando de 235 mil toneladas para 629 mil toneladas, portanto um crescimento superior a 100%. Cerca de 2/3 do total de mercadorias correspondem a carga internacional.

Quadro nº3

Mercadorias Movimentadas no Porto da Praia (toneladas)

ANOS	1990	1995	2002	2005
Carga internacional	163214,7	243477,2	357860,9	408555
Cabotagem	72210,7	73045,1	182311,4	220712
TOTAL	235425,3	316522,2	540172,4	629267

Fonte: ENAPOR

Segundo os «Experts» para o ano 2020 o porto da praia receberá mais de 1 milhão de toneladas de mercadoria em virtude da sua forte dinâmica.

6.2.2. Fluxo de tráfico internacional

No porto da Praia em 2005 atingiu-se um total de 408 mil toneladas de carga internacional desembarcadas. A carga contentorizada cresceu de uma forma espectacular (entre 1990 e 2005). Em relação a granéis sólidos e carga fraccionada houve um nítido aumento dos primeiros em relação aos segundos (cimento para a construção civil, ajudas alimentares em milho e arroz). Quanto a granéis líquidos, verificou-se um crescimento pouco expressivo.

6.2.3. Fluxo de trafico de cabotagem

Em relação a cabotagem o movimento triplicou de 1990 a 2005, portanto um aumento espectacular, o que se explica pela crescente importância que o porto da praia vem assumindo no contexto nacional, ao se tornar um ponto quase obrigatório na distribuição de mercadorias inter ilhas, e ao mesmo tempo, o destino principal da frota pesqueira nacional, uma vez que a cidade da praia é o maior centro consumidor do país e a população residente apresenta maior poder de compra.

6.3. Importância do Porto da Praia para a ilha de Santiago e Cabo Verde

Mostrar a importância de um porto não é tarefa simples, com efeito, torna-se mais fácil demonstrar o seu valor económico e social pela enumeração dos inconvenientes devido a inexistência de um Porto eficaz e adequado. Na verdade os efeitos negativos duma tal ausência de Porto eficaz são variados e profundos, pode-se citar alguns:

- As mercadorias importadas que são vitais para o abastecimento nacional correm o risco de se estragar por não existirem condições ideais para descarga, armazenagem e distribuição.
- Perda de rendimento directos para país em geral e para a autoridade portuária em particular, pela não exploração de actividades portuárias remuneradas (manutenção, abastecimento de alimentos, água, combustível...)

- Impossibilidade de criação e desenvolvimento de actividades industriais nas proximidades do Porto, porque as indústrias exigem infra-estruturas adequadas para a importação de matérias-primas.

Esta abordagem pelos aspectos negativos da inexistência de um Porto eficaz, pode levar ao esquecimento de duas vantagens portuárias particularmente importantes, em primeiro lugar é preciso notar que o desenvolvimento do comércio internacional só foi possível graças a disponibilidade de instalações portuárias adaptadas ao fluxo de mercadorias cada vez mais complexas e especializadas. Em segundo lugar é preciso lembrar que a criação de um porto adequado e eficaz em certas regiões e singularmente no nosso país (de desenvolvimento médio), é um instrumento privilegiado de ordenamento do território nacional.

A descrição do papel potencial de um Porto, permite constatar que se trata na realidade de um grande leque de funções a volta de elemento central: o desenvolvimento do comércio internacional e por conseguinte o desenvolvimento da economia nacional. Sendo Cabo Verde um país de importação (em 2005 importou 34,8 mil milhões de CVE contra 7,6 mil milhões de CVE de exportação, do que resultou um saldo negativo da balança comercial de 27,2 mil milhões de CVE. As principais mercadorias importadas são produtos agro-alimentares, materiais de construção, material de transporte e máquinas e equipamentos. A distribuição geográfica das importações é muito variada, sendo Portugal o principal fornecedor, 45% do total importado em 2005, seguem-se a Holanda, o Brasil, a Espanha, os Estados Unidos, a França, o Reino Unido e outros. As exportações mais significativas incluem três categorias de mercadorias, produtos da pesca, vestuário e calçado, sendo Portugal o principal comprador, mais de 50% do total em 2005, seguem-se os EUA, e a Espanha). Portanto, quase toda troca comercial se realiza no Porto. O Porto da Praia é o principal Porto na recepção/expedição de tráfegos internacionais (67,2 % do total nacional). Isto justifica-se da seguinte maneira: o Porto localiza-se na maior e na mais populosa ilha do arquipélago, o seu hinterland (área de influência) é enorme, praticamente toda ilha de Santiago (maior centro de consumo do país), abrangendo as outras ilhas de Sotavento, mais ainda as ilhas de Sal e Boa vista, para não dizer todo o arquipélago.

Localizado na Capital do país, considerado Porto de classe A (a par do Porto Grande no Mindelo) serve como um centro de distribuição de mercadorias importadas, portanto, é

uma plataforma de distribuição para os outros Portos do arquipélago detendo 38.4% do tráfego total de cabotagem.

Pode-se afirmar que o Porto da Praia é uma das principais fontes de receita do país, é de salientar que quase todo o seu lucro reside nos serviços que oferece a navegação e os utentes.

CAPÍTULO VII
PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO DO PORTO DA
PRAIA

7. Perspectivas de Desenvolvimento do Porto da Praia

7.1. Condicionalismos e incertezas

Em princípio as actividades portuárias são muito dinâmicas, por isso não se deve desligá-las das suas componentes políticas, económica, social, cultural e até natural. Para definir um cenário, e tê-lo como referência para a previsão da evolução futura do tráfego de mercadorias num determinado porto engloba como é evidente algum grau de incerteza, decorrente da maior ou menor imprevisibilidade dos factores que a condicionam. A evolução positiva ou negativa de determinada actividade económica e paralelamente das suas necessidades de transportes pode ser directamente influenciada quer por decisões de âmbito nacional (políticas do governo, orientações da tutela sectorial, estratégias de desenvolvimento das autarquias locais, intenções de investimento de agentes económicos, etc.), quer por outros factores resultantes do âmbito global em que o país se insere (alterações do “mapa político” mundial de natureza macroeconómica, da estrutura produtiva, das relações comerciais internacionais, dos padrões de consumo, etc.).

7.2. Cenário económico dos países da região onde o porto se insere

Levando em conta os aspectos estruturais da economia mundial e o papel secundário que o continente africano vem desempenhando para os protagonistas das relações económicas globais, são evidentes as diferenças entre os ritmos de crescimento para o mundo ou para os países desenvolvidos e o registado para o conjunto dos países africanos, nas décadas de 80 e 90 do século passado. Na última década somente em 1996 e 1998 a África apresentou taxas de crescimento económico superior a média global, tal situação apresenta maior gravidade tendo em conta o forte crescimento natural do agregado populacional, o carácter extremamente jovem das estruturas etárias dos países africanos, o que constitui factores que exigem um aumento substancial do produto, para que haja melhorias no nível de vida, sejam evitadas os fluxos migratórios e as violências de várias índoles.

A África subsahariana apresenta taxas de crescimento muito aproximadas das observadas no conjunto dos países africanos com a excepção da África do Sul e Nigéria.

De um modo geral, os países da África Ocidental apresenta uma actividade comercial externa assentem em muito poucos produtos exportados, mormente produtos minerais (petróleo na Nigéria, Angola e Gabão) ou diamantes (Congo e Serra Leoa) ou naturais (amendoim, cacau, café e madeira). Essa dependência comercial torna o crescimento económico refém do ciclo dos negócios observados nos mercados do destino em regra países Europeus e EUA. Por outro lado o preço dos produtos primários não favorecem os produtores, pois, quanto menos diversificada é a exportação e mais frágil for o poder de compra da população, maiores são os efeitos das variações conjunturais importadas. No panorama global, a África subsahariana tem relevância que lhe é transmitida por deter apenas 7% das reservas mundiais do petróleo e de representar hoje 11% da produção mundial. As reservas concentram-se nos seguintes países – Nigéria, Angola, Gabão, Congo, Guiné Equatorial, Camarões, Chade e São Tomé e Príncipe. Desta forma, a perspectiva do desenvolvimento da África subsahariana será marcado pelo desenvolvimento da exploração dos seus recursos energéticos, pelo prolongamento dos regimes económicos, de dependência de uma Agricultura de exportação numa estreita ligação com os ritmos de crescimento observados nos países desenvolvidos. O desenvolvimento da região encontra-se ainda limitado pela dívida externa de vários estados e pela desertificação, mas, em contrapartida a existência da CEDEAO (Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental), que Cabo Verde faz parte, constitui um fórum de concertação de políticas no sentido de uma integração regional.

7.3. Cenário económico de Cabo Verde

Os organismos internacionais com a intervenção no domínio económico enquadra Cabo Verde no grupo dos países do desenvolvimento médio que torna o país um caso atípico no contexto regional. Tal classificação deve-se as suas especificidades:

- Um dos mais pequenos estados africanos
- Um estado insular
- Cabo Verde encontra-se na encruzilhada de tráfegos marítimos e aéreos, nomeadamente entre a Europa, África Ocidental e do Sul, América do Norte e do Sul.

Essa posição geográfica pode ser explorada de diversos modos como o fornecimento de serviços logísticos ou de reparação e manutenção de navios.

- É o país com o maior rendimento per-cápita da África Ocidental depois da Guiné Equatorial e Gabão.

- Apesar das desigualdades sociais, o país é homogéneo dos pontos de vistas étnico e linguístico.

- É, porventura o único caso na região em que a diáspora tem um volume de indivíduos muito superior (700 mil) aos residentes no arquipélago (454 mil).

- A população residente não é numerosa, não podendo gerar um mercado interno muito vasto e susceptível de permitir a implantação de indústrias locais competitivas, daí que o desenvolvimento do país só se possa fazer num contexto de grande interligação com o exterior.

- A influência predominante do deserto não facilita o desenvolvimento da actividade agrícola com carácter de exportação, com acontece em alguns países da região, porém ela pode ser direccionada para satisfazer as necessidades locais desde que aumentado ou melhorada os recursos hídricos (a construção de barragens é uma boa solução), e melhorada a produtividade da exploração agrícola.

- Embora não havendo recursos minerais significativos, os recursos piscícolas existem e podem ser explorados da melhor forma a fim de reduzir o desequilíbrio da balança comercial, sendo uma fonte de angariação de divisas.

- As actividades industriais direccionadas para exportação de bens representam mais de metade de exportação de bens, porém, não contribuem para gerar o valor acrescentado com significância. A deslocação de actividades como têxtil, calçado, componentes electrónicos da Europa para os países de menores custos de trabalho pode gerar emprego e rendimentos para Cabo Verde que apresenta algumas vantagens, exemplo a proximidade da Europa, e a sua afinidade com Portugal.

- O sector terciário representa mais de 50% do PIB, o que constituiu uma situação fora de comum no continente Africano. Entre esses serviços avultam, para além dos tradicionais, a prestação dos serviços portuários e aeroportuários e o turismo que, paulatinamente, vem crescendo de importância na economia do país.

- Sendo a balança comercial deficitária, ela é, atenuada em grande parte pelas receitas do turismo, e principalmente pelas remessas dos emigrantes, o que se verifica em outros países africanos, mas, não numa escala tão elevada.
- O comércio com o exterior está concentrado nas relações com Portugal de onde provem grande parte das remessas dos emigrantes, pelo que as variações conjunturais observadas naquele país têm reflexos evidentes no arquipélago. Os emigrantes da Europa de leste estão a influenciar a procura de mão-de-obra de origem africana.
- A total dependência energética exterior têm consequências negativas nas contas externas. A exploração intensiva das chamadas energias renováveis, solar e eólica constituiria uma forma de reduzir essa dependência em termos de importação de combustíveis fósseis.
- A entrada de capitais externos relacionados com as privatizações de empresas públicas têm tido relevância, mas, a tendência é a sua redução quando tais operações terminam.
- Segundo as perspectivas do governo cabo-verdiano o crescimento do produto vai a rondar 6,5 a 7% anuais. A concretização dessas perspectivas vai depender de vários factores:
- Sendo Portugal o principal mercado dos produtos cabo-verdianos, e estando aquele país numa fase de reestruturação económica, o aumento da exportação de cabo verde depende de uma clara alteração do peso daquele país no total exportado com a procura de novos clientes.
- Uma extensiva promoção do turismo em cabo verde que colmate as dificuldades conjunturais do mercado português.
- Um reforço das remessas dos emigrantes de outras paragens que reduza o impacto da eventual quebra das remessas provenientes dos residentes em Portugal.
- Um grande esforço de investimentos (publico e privado) que impulsionem a procura interna e compense alguns sinais negativos vindo do exterior.

7.4. Os principais constrangimentos do Porto da Praia

De acordo com os responsáveis da Enapor, o tráfego gerado, nos últimos anos transformou este Porto no maior do país em termos de mercadorias movimentadas. Na realidade, a actividade comercial desenvolvida na ilha de Santiago, onde o Porto está inserido, tem reflectido no incremento constante do tráfego portuário. É assim que, a dinâmica e o volume do tráfego levaram a que o Porto Grande, até então o maior Porto do País fosse relegado ao segundo plano.

Se por um lado, o incremento do seu tráfego trouxe uma grande vantagem económica e comercial, a exiguidade do seu espaço no retro terra e dificuldades operacionais passam, por outro lado a constituírem motivos de grande preocupação por parte dos responsáveis da Enapor. Neste particular importa – se ainda acrescentar, que a concepção de um cais de pesca no ano 1992 (primeira fase) e a sua expansão (com as obras da segunda fase já concluídas), vieram ainda tornar cada vez mais exíguo o espaço e dificultar o acesso ao Porto e comprometer a expansão do Porto nomeadamente, o desenvolvimento de infra-estrutura para o serviço de cabotagem que se apresenta um pouco caótico, já que os passageiros se fazem acompanhar por enormes quantidades de mercadorias mal acondicionadas e a operação de embarque é feita a hora de partida e pelo próprio passageiro. Convém salientar que se construíram outras infra-estruturas dentro da zona portuária, o que agudizou o problema em matéria de espaço, são exemplos a construção de um armazém frigorífico em 1992, a construção de novo armazém (armazém “D”) e a instalação de um silo de cimento a granel.

Em resultado de uma análise profunda pode-se considerar que as infra-estruturas marítimas não são os principais limitadores da capacidade portuária, aponta-se como factores de estrangulamentos:

- O esquema de trabalho da estiva;
- Inexistência de separação entre o tráfego nacional e internacional, e entre os diferentes tipos de tráfego (carga convencional fraccionada, contentores, granéis, passageiros, etc.);
- Existência de uma única entrada e saída para as viaturas, partilhada pelo Porto de pesca;

- Circulação indiscriminada de veículos estranhos ao Porto dentro da área de jurisdição do mesmo, descarregando e carregando mercadorias em vários pontos da área portuária;
- Inexistência de transitários nas operações de carga/descarga de mercadorias no tráfego inter-ilhas, situação que provoca um grande afluxo de pessoas e veículos ao Porto;
- Excessiva exposição à calema, no período de Julho a Setembro, dificultando a operação de carga e descarga de navios.

Todavia algumas medidas foram apontadas pelos técnicos da área para a optimização dos recursos e melhoria das performances. Relativamente ao lay-out e infra-estruturas foram indicadas as seguintes medidas:

- Demolição dos armazéns frontais
- Separação de diferentes áreas operacionais
- Pavimentação apropriada
- Sinalização para tráfego interno
- Sistema de prevenção e luta contra incêndio
- Transferência das operações de combustíveis para S.P.M. (bóias)

De igual modo os responsáveis do ENAPOR preocupados com o futuro desenvolvimento e expansão do Porto, tomaram a iniciativa e decisão de elaboração de um Master Plan para o Porto da Praia, que servirá para futuras consultas de referência. Como grandes recomendações foram feitas algumas alertas de forma a não comprometer o Porto a longo prazo, dos quais se destacam as seguintes:

- O desenvolvimento portuário para curto prazo deve reflectir na melhoria da Lay-out, reforma da legislação portuária, mecanização, transferência das operações e combustíveis
- A expansão deve ser levado a cabo só após as melhorias de curto prazo
- Cais de estrutura aberta para a expansão futura
- Optimização dos futuros espaços a conquistar
- Transferência de actividades não operacionais
- Definição urgente das áreas portuárias

7.5. Possibilidades para Aumentar a Produtividade

Para aumentar a produtividade os técnicos apontam as seguintes recomendações:

a) Sistema de trabalho por turno (já está em vigor)

- Permite a introdução e trabalho contínuo, sem quebra de produtividade;
- Evita a penalização do custo do trabalho com horas extras;
- Permite aumentar a relação entre o tempo médio de serviço/tempo médio de ocupação de cais com consequências directas no aumento da capacidade do Porto

b) Pagamento da estiva por produtividade (por tonelada)

- O sistema actual de pagamento por tempo trabalhado constitui um dos principais factores da baixa produtividade que se verifica no Porto, nos tráfegos de carga geral internacional e nos navios ditos de cabotagem;
- O sistema de pagamento por tonelada, aplicado na grande maioria dos Portos constitui um incentivo à produtividade de trabalho de estiva portuário.

c) Operação com 2 ternos de estiva (sempre que possível)

- Os navios operam muitas vezes só com 1 terno de estiva, mesmo tendo mais de um pau de carga;
- O incentivo à operação com mais de 1 terno de estiva, aliada a medida anterior (pagamento por tonelada), trará melhorias na produtividade nas operações de carga/descarga dos navios e, consequentemente, o aumento da capacidade do Porto.

d) Utilização de equipamentos que permitam a melhoria da performance nas operações e carga/descarga

- A produtividade da carga/descarga está dependente da performance dos paus de cargas e das gruas dos navios, que na maioria das vezes é muito baixa;
- Os equipamentos de movimentação horizontal são insuficientes e alguns não adequados ao tráfego actual;
- A introdução generalizada de gruas portuárias nas cargas /descargas e melhoria no parque de equipamento de movimentação horizontal, podem contribuir significativamente, para a melhoria da performance das operações portuárias e, consequentemente, da capacidade do porto.

e) Introdução de actividades transitárias nos tráfegos de cabotagem e melhoria do seu funcionamento no tráfego de contentores.

- Permitirá que se efectue o agrupamento das cargas fraccionadas de cabotagem e a diminuição do número de pequenos operadores singulares, descongestionando os cais nas operações de carga e descarga
- A transferência das actividades de desconsolidação de contentores das áreas operacionais do Porto para áreas de armazenagens dos transitários, possibilitará a libertação das áreas ocupadas na desconsolidação dos contentores para outras actividades, nomeadamente de armazenagem de contentores, para além de diminuir o tráfego de terceiros para o Porto e dentro do Porto.

f) Diminuição do tempo de armazenagem dos contentores

- O valor baixíssimo da tarifa de armazenagens de contentores na área portuária faz com que os transitários e os demais operadores prefiram pagar a longa estadia de contentores no Porto, que investir em espaços próprios para a desconsolidação e armazenagens de contentores;
- O aumento considerável da tarifa de armazenagem para contentores que passam mais de uma semana no Porto permitirá aumentar largamente a capacidade de armazenagem de contentores.

7.6. Possibilidades para os Sectores dos cruzeiros e Turismo Náutico

7.6.1. Sector dos Cruzeiros

Actualmente em Cabo Verde, o Porto Grande, no Mindelo (S. Vicente) é o que dispõe de melhores infra-estrutura para este tipo de tráfego, por isso é considerado o principal Porto de cruzeiro do país. Na maior parte dos casos, é o Porto de origem ou de destino dos navios cruzeiros que fazem escala no Porto da Praia.

O peso da ilha de Santiago (maior ilha, mais populosa e melhores potencialidades agrícolas...) e da Cidade da Praia (capital política e económica do país) no contexto do arquipélago confere-lhe uma enorme atracção para o tráfego dessa natureza desde que se melhorem as condições de acolhimento dos navios e passageiros pois, as infra-estruturas vocacionadas para o dito tráfego são praticamente inexistentes no Porto da Praia.

Quando o país se ligar à “Associação Cruisers in the Atlantic Islands” poderá ganhar benefícios relacionados com itinerário, o que permitirá o desenvolvimento dos seus Portos. Porém, é necessário garantir as condições mínimas exigidas pelos armadores/operadores de cruzeiro. Há necessidade de construir um terminal de cruzeiro, por exemplo um cais com pelo menos 300 metros de comprimento e 10 metros de profundidade, desta forma criam-se as condições para operação desta natureza. Se não for possível esta hipótese, sugere-se a construção de um cais de menor dimensão e uma cota de berço entre 8 e 9 metros, se bem que um terminal com esta característica limitaria a operacionalidade de navios de Grande dimensões. Os terminais mencionados devem situar-se no ilhéu de Santa Maria em virtude da sua proximidade e relativamente a fundos necessários para a recepção de paquetes também pela possibilidade de uma ligação a terra.

No que diz respeito ao apoio dos passageiros e as tripulações, o terminal a construir deverá ser equipado com uma gare marítima que tenha comodidade que se exige para o efeito, não se esquecendo da problemática da acessibilidade terrestre e a segurança. Melhorar as infra-estruturas de acolhimento dos navios e dos passageiros por si só não é suficiente para o desenvolvimento dos cruzeiros turísticos, deve-se apostar também no Marketing, isto é, a venda do destino turístico, pois, muitos afirmam que a forma como é vendido um destino turístico pode ajudar a ultrapassar algumas das suas

deficiências. A situação centralizada de Cabo Verde, permite que os seus Portos se transformem numa encruzilhada vantajosa nos circuitos de volta ao mundo e em alguns circuitos de reposicionamento, assim como circuitos relacionados com as ilhas atlânticas, ou entre Portos africanos. Para além da sua posição geográfica, o país dispõe de factores importantes tais como diversidade cultural, exotismo, morabeza, etc. que favorecem o desenvolvimento dos cruzeiros nos Portos de Cabo Verde, no contexto da Associação Cruisers in the Atlantic Islands. Como resultado desta parceria pode-se indicar um aumento de quatro ou cinco escalas por ano. Também o Porto pode explorar outras oportunidades relacionadas com intercâmbio com outros Portos de outras ilhas de Cabo Verde, principalmente o Porto Grande, devendo promover a realização de circuitos inter-ilhas o país ficará a ganhar com esta iniciativa pois, como se sabe, o turismo é uma fonte importante de divisa para o país.

Existem serviços importantes que se podem oferecer aos navios e passageiros nomeadamente fornecimento de água, alimentos, combustível, transporte terrestre, diversões.

7.6.2. Sector da Náutica de Recreio

A situação privilegiada, associada ao seu exotismo, confere ao país óptimas condições para o desenvolvimento da Náutica de recreio e para a atracção de fluxos internacionais, principalmente os tráfegos que atravessam o atlântico, são exemplos elucidativos:

- Europa/Caraíbas
- Europa/América Latina
- Europa/África Ocidental
- América do Norte/África

Uma revista francesa intitulada «Voiles e Voillers» publicou recentemente um artigo sobre o número de embarcações de recreio à vela que atravessa o atlântico (Europa/América cerca de 1200) em sentido inverso 1100. Estes dados, por si só muito importantes, porém, parecem ser bastante inferiores ao que significa na realidade, já que um conhecimento mesmo que empírico do que significa nos Portos e marinas dos arquipélagos da Madeira, dos Açores, das Canárias (escalados sobretudo na rota

América-Europa, embora uma parte significativa das embarcações prefira Cabo Verde), permite perspectivar que estes fluxos se aproximem das quatro a cinco mil embarcações no sentido Europa-América e cerca de 2600 a 3200 no sentido contrário.

Para além das rotas referidas anteriormente onde a localização do arquipélago lhe confere uma posição favorável, a rota por Cabo Verde possuem um potencial superior às Canárias, assegurando, regra geral melhores condições meteorológicas na travessia. Por exemplo, na Europa-Caraíbas a mais importante no que se refere ao volume das importações, o aumento da distância poderá penalizar a viagem em mais dois dias de duração, mas traduz-se num ganho de segurança importante para muitos Iatistas.

Se ao enorme potencial de utilizadores visitantes juntarmos a procura local (actual e potencial) cujo desenvolvimento está limitado pela inexistência de infra-estruturas adequadas, facilmente se conclui da necessidade da construção de infra-estruturas e equipamentos para as embarcações de recreio em Cabo Verde.

Neste contexto, é possível apontar como cenário desejável a necessidade de uma marina na Cidade da Praia, a capital do país, solução que deverá ser devidamente analisada do ponto de vista da sua localização e do seu dimensionamento.

Na impossibilidade de se realizar na área portuária, por indisponibilidade do espaço, esta infra-estrutura deverá ser construída noutra área da frente do mar da cidade, nomeadamente junto ao ilhéu de Santa Maria.

Pela sua natureza e importância, o desenvolvimento do projecto da marina da Praia exigirá uma parceria conjunta entre a Câmara Municipal, Enapor e os Agente Privados no sentido de se tornar uma realidade o mais breve possível.

Outras alternativas em termos de localização da referida infra-estrutura pode ser equacionada, por exemplo junto as antigas instalações portuárias ou a zona da Cidade Velha em virtude da sua beleza histórica e tradição.

CAPÍTULO VIII

CONCLUSÃO

8 - CONCLUSÃO

A finalidade deste trabalho baseou-se em analisar alguns aspectos geográficos do porto da praia, designadamente os aspectos locativos, físicos, económicos, técnicos e até geopolíticos.

Em resultado da análise daqueles aspectos, chegamos a conclusão de que o porto da Praia desempenha um papel crucial na economia da ilha de Santiago em particular e do país em geral conforme a hipótese central apresentada no início do trabalho.

O facto de se tornar o principal porto no sistema portuário de Cabo Verde (o mais movimentado porto do país), não é fruto de mero acaso, mas sim a conjugação de numerosos factores, quer físicos, quer humanos ao longo dos tempos. As suas características físicas (imensa baía natural, mar relativamente calmo ao longo do ano, águas de profundidade razoável, condições estáveis de tempo...) aliadas as suas características técnicas (infra estruturas terrestres, marítimas, equipamentos portuários, condições de acessibilidade e recursos humanos) resultantes das decisões tomadas ao longo dos tempos, começando na década de 70, com a construção de novos cais em forma de L, e armazéns no espaço retro terra, e as reconstruções nos anos 80 e posteriores, na base Sul de Achada Grande, contribuíram para que o porto se elevasse a categoria de classe A, iniciando dessa forma uma nova fase rumo a modernização, portanto, procurando se adaptar, por um lado, ao desenvolvimento do comércio internacional, por outro lado, as necessidades reais da capital do país, da ilha de Santiago onde se insere o porto e de um modo geral, todo o arquipélago de Cabo Verde. Essas necessidades estão relacionadas, principalmente, com as situações económicas e demográficas do país. Apesar de ter entrado recentemente no grupo dos países de desenvolvimento médio, Cabo Verde carece de recursos naturais de grande peso, ainda apresenta uma forte dependência económica externa, pois importa praticamente tudo, o Porto da praia acaba por ser a principal porta de entrada de mercadorias no país, isto é, principal porto de recepção/expedição de tráfico internacional (67.2% do total nacional), sendo assim umas das principais fontes de receitas do país. Como se sabe a cidade da praia onde se insere o porto é a capital política/administrativa (sede do governo central) e económica do país, ela apresenta um forte crescimento demográfico resultante não só do elevado saldo fisiológico, como também do facto de ser o principal pólo de migração

interna do país, isto é, o destino principal do êxodo rural da ilha de Santiago, assim como de outras ilhas de Cabo Verde, nomeadamente as vizinhas ilhas do Maio, Fogo e Brava, portanto a cidade da Praia constitui maior mercado consumidor do país, maior poder de compra, teria que ter um porto a altura das suas necessidades e potencialidades.

Os resultados desse estudo demonstram, realmente, que o porto da Praia é o mais movimentado do país, e usufrui de uma área de influência que abrange não só a cidade da Praia, a ilha de Santiago, como também, as outras ilhas de Sotavento (Maio, Fogo e Brava), mais algumas ilhas de Barlavento, principalmente Sal e Boavista que recebem uma boa parte das mercadorias que entram no país pelo porto da Praia (o porto da praia se tornou uma plataforma de distribuição de mercadorias para as outras ilhas do arquipélago de Cabo Verde). O estudo permitiu ainda concluir que a modernização do porto da praia nos anos 70 coincide com o período da independência de Cabo Verde, a partir de então foi-se transformando, procurando se adaptar ao desenvolvimento do comércio internacional e as necessidades reais de um país que se desenvolveu muito, passando de um simples país subdesenvolvido para um país de desenvolvimento médio, com grande mérito, com um contributo enorme do porto da praia (apesar das suas limitações mencionadas nos seus principais constrangimentos), o que facilita não só as trocas de mercadorias com o exterior e tráfego inter ilhas, (vitais para a sobrevivência do país) como também a mobilidade de pessoas, o fornecimento de combustíveis, viveres e mais serviços que oferece aos utentes. Apesar dos avanços conseguidos, a modernização do porto da Praia vai continuar, pois a actividade portuária não é estática, antes pelo contrario, ela é muito dinâmica, está sujeita, como é evidente, as constantes mudanças resultantes da organização económica tanto a nível mundial, regional, nacional como local.

O porto da Praia precisa resolver urgentemente a exiguidade do seu espaço no retro terra (em virtude, principalmente, das demandas dos contentores), de construir uma marina, (afim de desenvolver o sector dos cruzeiros e turismo náutico de recreio), portanto a vertente turística é fundamental na nossa economia, precisa de mais armazéns, de melhorar a sua acessibilidade terrestre, o que aumentaria a qualidade dos serviços que oferece, enfim o porto da praia precisa de mais apetrechos, mais competência. Pelos vistos a M.C.A. – C.V. pretende aumentar a actual capacidade

operacional e melhorar a produtividade do porto da praia através da melhoria das instalações existentes e criar novas infra-estruturas designadamente a construção de um terminal de cargas na praia de mulher branca, melhoria da principal via de acesso, extensão do cais nº1, quebra mar, e a reabilitação do cais nº2. Tudo leva a crer que as obras terão início em Março de 2008, as outras obras ficam para fases posteriores. Portanto, graças a M.C.A - C.V (Millenium Challenge Account - Cabo Verde). Será possível resolver alguns dos principais problemas do porto da praia, enfim, prepará-lo para responder às novas exigências do desenvolvimento decorrentes da sua condição do porto abastecedor do maior centro de consumo do país e para posicionar e afirmar o país no mundo.

9 - Bibliografia

- Albuquerque, L.- História geral de Cabo Verde (Vol.I), Lisboa e praia, 1991.
- Amaral, Ilídio do – Santiago de C. Verde, A Terra e os Homens (Lisboa – 1964).
 - Litoral da Ilha de Santiago, (Revista Finisterra Vol. II N° 4 Lisboa (1967).
 - Beira, Cidade e Porto do Índico (Revista Finisterra Vol. IV, N° 7, Lisboa 1969).
- Anuário Estatístico – Movimento Portuário (1932- 1952).
- Banco Mundial, Global Economic Prospects and the Developing Countries, 1995.
- Banco Mundial, Relatório sobre o desenvolvimento Mundial, 1993.
- Barcelos, Cristiano José da Senna – Subsídios para História de C. Verde e Guiné.
- Bebiano, B.A. – Geologia do Arquipélago de C. Verde. Comunicação ao Serviço Geológico de Portugal, Lisboa 1932.
- Boletim de C. Verde (1958) – I Centenário da Cidade da Praia.
- Boletim da ENAPOR – Aspectos Actuais do Trabalho Portuário em C. Verde (1984).
- Boletins Oficiais – (1842) – Movimento do Porto da Praia no séc.XIX.
- Brito, Arminda e Semedo, José Maria – Nossa Terra, Nossa Gente (Introdução á Geografia de C. Verde).
- Carreira, António – C. Verde – Formação e Extinção de uma Sociedade Escravocrata 1460 – 1878, II edição, ICL, Praia 1983.
- Claval Paul , A Nova Geografia, Coimbra, Livraria Almedina 1978.
- Derruau, Max – Geografia Humana, vol. I e II, Lisboa, Edit. Presença, 1977.
- Historial dos Portos – “In ports around the world” tradução de Yolanda Leite.
- Ministério das Finanças e do plano – III Plano Nacional de Desenvolvimento 1992 – 1995.
- Pereira Daniel A. – Marcos Cronológicos da Cidade Velha – Colecção, Estudos e Ensaios, ICL, Praia 1988.
- Plano Director do porto da praia, Ministério das Infra estruturas e Transportes, 2002.

INTERNET - SITES CONSULTADOS

www.enapor.cv	Empresa Nacional de Administração dos Portos.
www.nosi.cv	Núcleo Operacional da sociedade de informação
www.caboverde24.com	Cabo Verde 24 (portal e motor de busca)
www.alfandegas.cv	Alfândegas de Cabo Verde
www.ine.cv	Instituto Nacional de Estatística
www.mca.cv	Millennium Challenge Account – Cabo Verde
www.bcv	Banco de Cabo Verde (Banco Central)

ANEXOS



**A construção do cais nº1, e o respectivo quebra-mar no início
Dos anos 70 do sec. xx**



Os cais nºs 1 e 2 já construídos, mas sem os armazéns



Portal do Porto da Praia na fase inicial de construção



Vista do Porto da Praia, ainda sem as ampliações dos cais nº2 e de pesca



O Novo Porto da Praia (com as ampliações dos cais nº2 e de pesca)



O Ilhéu Santa Maria e o farol Maria Pia



Vista parcial da praia de Gambôa



A nova estrada construída sobre o antigo cais S. Januário



Cais de Cabotagem



Armazenagem de combustível, na proximidade do Porto



Silos da ex-EMPA, agora propriedade da empresa Cimentos de Cabo Verde



Exiguidade de espaço no interior do porto comercial



O Novo cais de pesca

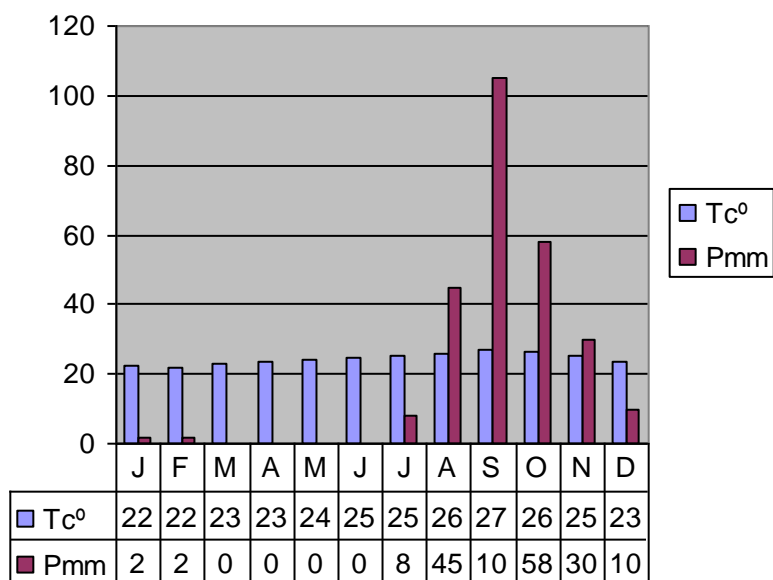


Vista parcial da Praia Negra, agora um cemitério de navios

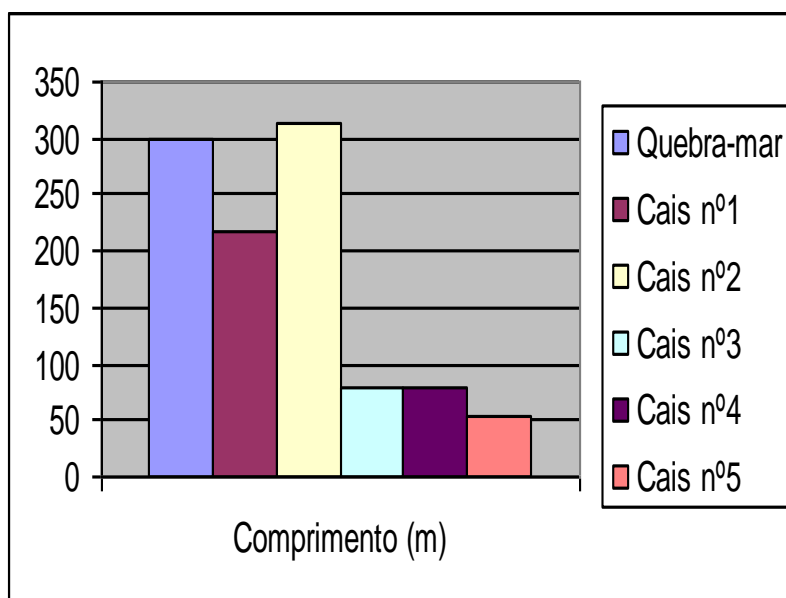


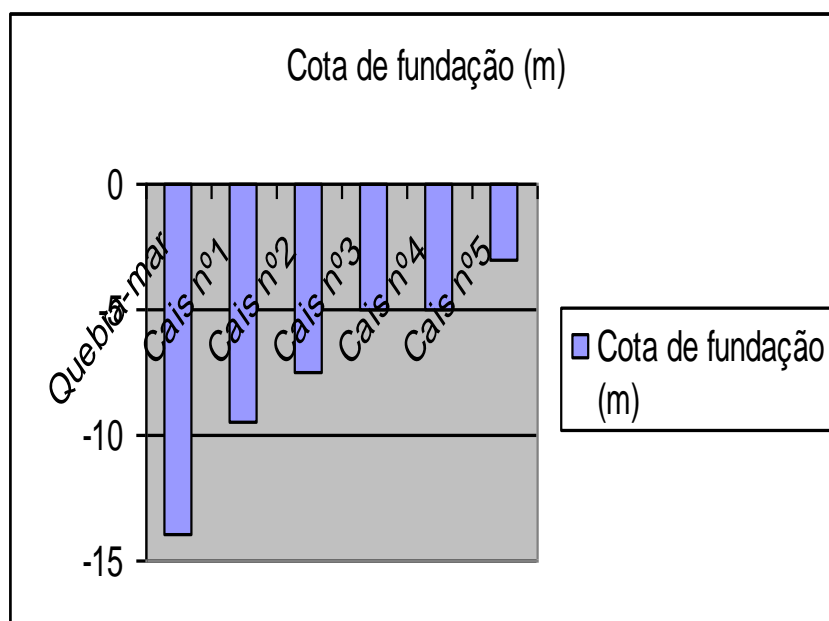
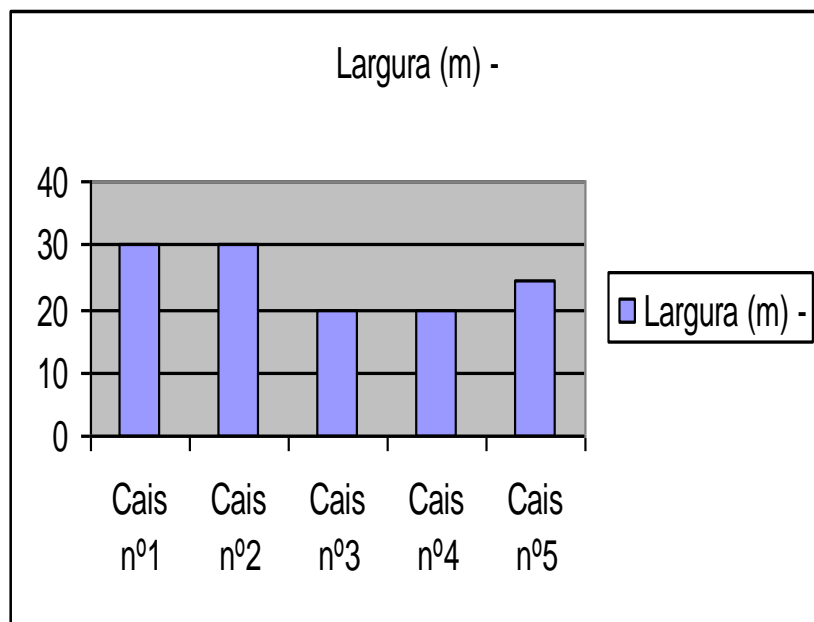
Ilha de Santiago

Quadro Termopluviométrico da Cidade da Praia (lat. = 14° 54'N, Alt. = 27m)



Número e dimensão dos cais acostáveis





Mercadorias movimentadas no porto da praia (toneladas)
(1990, 1995, 2002, 2005)

